



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 162]

नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 6, 2004/आश्विन 14, 1926

No. 162]

NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 6, 2004/ASVINA 14, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 1 अक्टूबर, 2004

सं. टीएमपी/27/2004-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 की 38) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा डॉक दरमान के खंड-I के अंतर्गत प्रभार्य मोटर गाड़ियों के लिए बंदरभाड़ा दर के निर्धारण हेतु मुंबई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/27/2004 -एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर 2004 के 30 वें दिन पारित)

यह प्रकरण मोटर गाड़ियों के लिए बंदरभाड़ा दर निर्धारण के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:

- (i) टीएमपी ने 14 मार्च 2003 से बंदरभाड़ा दरों की अनुसूची को संशोधित किया था। दरों की निर्धारित इकाइयाँ प्रति टन / मात्रा के आधार पर हैं और गैर-विशिष्ट मदों के लिए दरें मूल्याधारित हैं। डॉकों में सेवाएँ प्रदान करने की लागत 1999-2000 वर्ष में 62% से बढ़कर वर्ष 2002-03 में 207% हो गई है।
- (ii) वाहनों का आयात / निर्यात परम्परागत पोतों पर एमबीपीटी के माध्यम से हो रहा है और वर्तमान दरमान में निर्धारित बंदरभाड़ा आयात के मामले में सीआईएफ मूल्य का 0.22% है और निर्यात के मामले में एफओबी मूल्य का 0.12% है।

- (iii) मोटर गाड़ियों के लिए अलग दर के अभाव में, मोटर गाड़ियों की गैर-विशिष्ट मदों के लिए निर्धारित दरों पर प्रभारों की वसूली बहुत कम होनी और इसमें, मोटर गाड़ियों के प्रहस्तन के लिए प्रदान किए जाने हेतु प्रस्तावित अतिरिक्त सुविधाओं की लागत भी समाहित हो जानी चाहिए।
- (iv) वाहनों के प्रेषण पूर्व निरीक्षण सुविधाओं के लिए 3500 वर्ग मीटर के अतिरिक्त, वाहनों की आयात एवं निर्यात सुविधाओं के लिए 50,000 वर्ग मीटर क्षेत्रफल सुनिश्चित कर दिया गया है।
- (v) स्टैम्प ड्यूटी रैंडी रैक्नर 2004 के अनुसार 50,000 वर्ग मीटर खुले क्षेत्र का मासिक किराया रु. 130.46 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर से (करों और उपकरों को छोड़कर) रु. 65,22,750/- होगा और 3500 वर्ग मीटर ढके हुए क्षेत्र का मासिक किराया रु. 534.38 प्रति वर्ग मीटर की दर से (करों और उपकरों के बिना) रु. 18,17,330/- होगा। इस प्रकार अलग सुविधाएं प्रदान करने की लागत प्रति माह लगभग रु. 84/- लाख रुपये हो सकती है। इसलिए मोटर गाड़ियों के आयात-निर्यात के बंदरभाड़ा दर निर्धारित करना आवश्यक हो गया है। इसलिए एमबीपीटी ने बंदरभाड़ा प्रभार के लिए दरमान में सीआईएफ/एफओबी मूल्य के 0.4% की दर से अलग दर निर्धारित करने की इच्छा व्यक्त की है। यह प्रस्तावित बंदरभाड़ा दर, जेएनपीटी में प्रभारित बंदरभाड़ा दर-सीआईएफ/एफओबी के 0.5% की तुलना में, निम्नतर दिशा में स्थिर रहेगी।
- (vi) चूंकि 2004-06 की अवधि के लिए न्यासी मंडल का गठन अभी किया जाना है, इसलिए प्रस्ताव मंडल के समक्ष रखा नहीं जा सका। प्रस्ताव को मंडल का अनुमोदन मिलने की आशा में, मोटर वाहनों के लिए तदर्थ आधार पर अलग बंदरभाड़ा दर निर्धारित करने का प्रस्ताव है।
- (vii) वर्ष 2003-04 के लिए वार्षिक लेखा की लेखा परीक्षा के बाद, डॉकों में प्रहस्तित आम कार्गो को सेवाएं प्रदान करने के लिए बंदरभाड़ा प्रभार की अनुसूची को संशोधित करने हेतु लागत ब्यौरे के साथ एक प्रस्ताव टीएएमपी को अग्रेषित किया जायेगा।

3.1. एमबीपीटी ने मोटर गाड़ियों और कारों के लिए निम्नलिखित बंदरभाड़ा दरें प्रस्तावित की हैं:

सामान का ब्यौरा	प्रभार का आधार	दरें (रुपयों में)	
		आयात	निर्यात
मोटर गाड़ियाँ और कारें	जिन्स का मूल्य	सीआईएफ का 0.4%	एफओबी का 0.4%

3.2. तदर्थ आधार पर दरों के अनुमोदन के लिए अपने आरम्भिक प्रस्ताव में परिवर्तन करते हुए, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2004 के माध्यम से, दरों को नियमित आधार पर अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है।

4.1. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी का प्रस्ताव संबंधित पतन उपयोग कर्त्ताओं / पतन उपयोगकर्त्ताओं के प्रतिनिधि संगठनों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था।

4.2. संबंधित उपयोगकर्त्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिप्रक सूचना के रूप में एमबीपीटी को भेज दिया गया था। प्रत्युत्तर में एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई 2004 द्वारा टीएमएल और एसआईएम की प्रस्तुतियों पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत कर दी है।

5. इस प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच-पड़ताल के आधार पर एमबीपीटी से कुछ अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने मांगी गई अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए। हमारी शंकाएँ और एमबीपीटी के उत्तर सारणीबद्ध रूप से नीचे दिए गए हैं:

क्रम सं.	हमारी शंकाएँ	एमबीपीटी का उत्तर
(i)	एमबीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार वाहनों पर बंदरभाड़ा प्रभार लगाने का आधार मूल्य आधारित है। इससे पहले अनेक मामलों में, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि मूल्य आधारित प्रभार धीरे-धीरे समाप्त कर दिए जाने चाहिए। ऐसा होते हुए, वाहनों के लिए मूल्य के आधार पर नया बंदरभाड़ा दर निर्धारित करना उचित नहीं होगा। एमबीपीटी इसकी समीक्षा करे प्रति मीटर कर के आधार पर बंदरभाड़ा प्रभार दर प्रस्तावित करे।	प्रशुल्क निर्धारित करते समय पत्तन प्रभार का भुगतान करने के लिए उपयोगकर्ता की क्षमता, कार्गो की किस्म और उसके मूल्य पर विचार किया ही जाना चाहिए। लागत वहन करने की क्षमता भिन्न-भिन्न कार्गो में भिन्न-भिन्न होती है और बंदरभाड़ा दरों के निर्धारण को प्रति टन या आयतन के आधार पर मानकीकृत करना व्यावहारिक नहीं होगा। चूंकि अधिक कीमत वाला कार्गो तुलनात्मक रूप से अधिक लागत को समाहित कर सकता है, प्रभारों का निर्धारण मूल्य के आधार पर करने की आवश्यकता है। वाहनों का एफओबी मूल्य और उनका वजन, प्रत्येक वाहन की श्रेणी और उनके भीतर प्रदत्त अतिरिक्त विशेष आरामदायक उपकरणों के आधार पर जैसे कार, जीप बसें आदि भिन्न-भिन्न होते हैं। मूल्य के आधार पर बंदरभाड़ा दर के निर्धारण से बंदरभाड़ा प्रभार की अनुसूची में बार-बार संशोधन की स्थिति से बचा जा सकेगा और भविष्य में कुछ अवधि के लिए बंदरभाड़ा दर की स्थिरता को बनाए रखा जा सकेगा। यह उपयोगकर्ता और पत्तन दोनों के हित में होगा।
(ii)	प्रस्तावित दर कर, एमबीपीटी की सुविधाओं में वाहनों के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ से, औचित्य सिद्ध किया जाये।	एमबीपीटी ने मोटर गाड़ियों के निर्यातकों साझा उपयोगकर्ता आधार पर निम्नलिखित अतिरिक्त सुविधाएँ प्रदान करने का निर्णय लिया है:- (क) अनुमति प्रभार के भुगतान के बिना एमबीपीटी के निजी मार्गों (सड़कों) का उपयोग, (ख) चुंगी प्रक्रिया को सरल बनाया जाएगा। (ग) रेल मार्ग के रास्ते, निर्यात के लिए प्राप्त किए गए वाहनों को उतराई के लिए मंच (रेम्प) दिया जाएगा। (घ) बीपीएक्स में मोटरगाड़ी वाहनों को प्राथमिकता के आधार पर बर्थिंग सुविधा प्रदान की जाएगी। (ङ) वाहनों की साफ-सफाई के प्रयोजन से पानी उपलब्ध करवाया जाएगा। (च) सम्पूर्ण क्षेत्र को एकदम समतल और सपाट सतह वाला बनाकर रखा जाएगा और मीडमाड़ से मुक्त रखा जाएगा। (छ) डॉक्स के भीतर पानी को शुद्ध करने के लिए री-साइक्लिंग प्लांट की अनुमति दी जाएगी। (ज) 30 दिन तक विलम्ब शुल्क के बिना वाहनों के भंडारण के लिए इंदिरा डॉक के भीतर प्रमुख स्थान में 30,000 वर्ग मी. क्षेत्र को विकसित करने के लिए 3 करोड़ रुपये व्यय किए जा चुके हैं। इस आरक्षित क्षेत्र को निकट भविष्य में 50,000 वर्ग मीटर तक बढ़ाए जाने की संभावना है।
(iii)	एमबीपीटी ने बताया है कि वह वाहनों के प्रहस्तन की सुविधा के लिए भंडारण क्षेत्र की रचनाकर रहा है और इसने भंडारण क्षेत्र विकसित करने के वित्तीय मिहितार्थ भी प्रस्तुत किए हैं। जैसाकि एमबीपीटी द्वारा, भंडारण क्षेत्र के उपयोग के लिए वाहनों पर भंडारण प्रभार अलग से लगाए जाने की संभावना है, भंडारण सुविधाएँ प्रदान करने की लागत और प्रस्तावित बंदरभाड़ा दर के बीच संबंध बताया जाए।	उपरोक्त में से प्रत्येक सेवा के लिए अलग-अलग प्रभार वसूलने की बजाए बंदरभाड़ा की थोड़ी-सी ऊँची दर निर्धारित करने का निर्णय लिया गया है। प्रस्तावित दरें तुलनात्मक रूप से न्याय संगत हैं और पड़ोसी पत्तनों में निर्धारित दरों से अपेक्षाकृत कम हैं। आरक्षित चिह्नित क्षेत्र साझा उपयोगकर्ता आधार पर उपलब्ध करवाया जाएगा जहाँ बिना किसी विलम्ब शुल्क के 30 दिन तक वाहनों का भंडारण करने दिया जायेगा। उपयोगकर्ताओं में से एक ने प्रेषण-पूर्व निरीक्षण सुविधाओं, भूमिगत भंडारण टंकी, जल को शुद्ध करने के लिए री-साइक्लिंग प्लांट आदि के निर्माण के लिए केवल उसके उपयोग हेतु 5000 वर्ग मीटर क्षेत्रफल चिह्नित करने का अनुरोध किया है। एमबीपीटी इस उपयोगकर्ता पर, दरमान के अनुसार, भंडारण प्रभार लगाना चाहता है। साझा उपयोग आधार पर आबंटित क्षेत्र में मोटर गाड़ियों के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार की वसूली व्यावहारिक नहीं होगी क्योंकि विभिन्न पार्टियों द्वारा उपयोग किया गया क्षेत्र नित्य बदलेगा।

क्रम सं.	हमारी शंकाएँ	एमबीपीटी का उत्तर															
(iv)	अगले दो वर्षों (2004-05 और 2005-06) में विभिन्न श्रेणी की मोटर गाड़ियों की संख्या और उनसे मिलने वाले अनुमानित राजस्व (बंदर भाड़ा, भंडारण प्रभार इत्यादि) प्रस्तुत किया जाए।	5000 व. मी. क्षेत्रफल पर मोटर गाड़ियों की अनुमानित संख्या और बंदरभाड़ा तथा भंडारण प्रभार की मद में अनुमानित राजस्व निम्नानुसार है: <table border="1"> <tr> <th>वर्ष</th><th>मोटर गाड़ियों की संख्या</th><th>राजस्व (लाख रुपये में)</th></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>25000</td><td>281.52</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>60000</td><td>650.00</td></tr> </table>	वर्ष	मोटर गाड़ियों की संख्या	राजस्व (लाख रुपये में)	2004-05	25000	281.52	2005-06	60000	650.00						
वर्ष	मोटर गाड़ियों की संख्या	राजस्व (लाख रुपये में)															
2004-05	25000	281.52															
2005-06	60000	650.00															
(v)	जेएनपीटी के प्रचलित बंदरभाड़ा दर का एक संदर्भ दिया गया है। जेएनपीटी और एमबीपीटी में प्रदत्त सुविधाओं की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत की जाए। इसी प्रकार, स्टीवेडरिंग प्रभारों को भी गिनते हुए दरों का तुलनात्मक विवरण भी प्रस्तुत किया जाए।	जेएनपीटी ने प्रेषण पूर्व निरीक्षण सुविधा और पार्किंग क्षेत्र पट्टे पर प्रस्तुत की है। एमबीपीटी ने विलम्ब-शुल्क भरे बिना 30 दिन की अवधि तक साझा उपभोक्ता आधार पर पार्किंग क्षेत्र आबंटित करने का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी उपयोगकर्ताओं में से एक के लिए पीटीआई व्यवस्था स्थापित करने हेतु क्षेत्रफल के लिए लाइसेंस शुल्क वसूल करने का इरादा रखता है। लाइसेंस शुल्क, भंडारण प्रभार, स्टीवेडरिंग प्रभार, बंदरभाड़ा प्रभार और रेलमार्ग से उतराई के प्रभार का तुलनात्मक विवरण निम्नानुसार प्रस्तुत है: <table border="1"> <tr> <th>गतिविधि</th><th>एमबीपीटी</th><th>जेएनपीटी</th></tr> <tr> <td>पीडीआई और भंडारण क्षेत्र</td><td>(i) लाइसेंस शुल्क डॉक दरमान की धारा III (सी) II के प्रावधानों के अनुसार (ii) 30 दिन के विलम्ब शुल्क के बिना, मोटर गाड़ियों के भंडारण के लिए उपयुक्त डॉकों के भीतर पोत-लदान पूर्व भंडारण सुविधा</td><td>(i) पट्टा दर / किराया, पीडीआई समेत पूरे क्षेत्र के लिए पत्तन प्रशुल्क अनुसूची VIII के अनुसार (ii) पट्टे पर दिए गए क्षेत्र में या पत्तन के भीतर किसी अन्य क्षेत्र में 15 दिन की निःशुल्क ज्वधि के बाद भंडारण प्रभार लगाए जाते हैं।</td></tr> <tr> <td>स्टीवेडरिंग</td><td>आरओ-आरओ प्रचालन के लिए रु. 35/- प्रति वाहन</td><td>आरओ-आरओ प्रचालन के लिए रु. 35/- प्रति वाहन</td></tr> <tr> <td>बंदरभाड़ा (प्रस्तावित)</td><td>आयात के लिए सीआईएफ मूल्य का 0.4% निर्यात के लिए एफ ओ बी मूल्य का 0.4%</td><td>आयात के लिए सी आई एफ मूल्य का 0.50% निर्यात के लिए एफओबी मूल्य का 0.50%</td></tr> <tr> <td>रेल मार्ग से उतारना</td><td>डॉक में रेल-मार्ग से कारों को उतारने के लिए निःशुल्क मंच (रेम्प) प्रदान करना।</td><td>16.5 हॉ.पा. तक के वाहन के लिए रु. 195/- प्रति वाहन 16.5 हॉ.पा. से अधिक के वाहन के लिए रु. 290 प्रति वाहन</td></tr> </table>	गतिविधि	एमबीपीटी	जेएनपीटी	पीडीआई और भंडारण क्षेत्र	(i) लाइसेंस शुल्क डॉक दरमान की धारा III (सी) II के प्रावधानों के अनुसार (ii) 30 दिन के विलम्ब शुल्क के बिना, मोटर गाड़ियों के भंडारण के लिए उपयुक्त डॉकों के भीतर पोत-लदान पूर्व भंडारण सुविधा	(i) पट्टा दर / किराया, पीडीआई समेत पूरे क्षेत्र के लिए पत्तन प्रशुल्क अनुसूची VIII के अनुसार (ii) पट्टे पर दिए गए क्षेत्र में या पत्तन के भीतर किसी अन्य क्षेत्र में 15 दिन की निःशुल्क ज्वधि के बाद भंडारण प्रभार लगाए जाते हैं।	स्टीवेडरिंग	आरओ-आरओ प्रचालन के लिए रु. 35/- प्रति वाहन	आरओ-आरओ प्रचालन के लिए रु. 35/- प्रति वाहन	बंदरभाड़ा (प्रस्तावित)	आयात के लिए सीआईएफ मूल्य का 0.4% निर्यात के लिए एफ ओ बी मूल्य का 0.4%	आयात के लिए सी आई एफ मूल्य का 0.50% निर्यात के लिए एफओबी मूल्य का 0.50%	रेल मार्ग से उतारना	डॉक में रेल-मार्ग से कारों को उतारने के लिए निःशुल्क मंच (रेम्प) प्रदान करना।	16.5 हॉ.पा. तक के वाहन के लिए रु. 195/- प्रति वाहन 16.5 हॉ.पा. से अधिक के वाहन के लिए रु. 290 प्रति वाहन
गतिविधि	एमबीपीटी	जेएनपीटी															
पीडीआई और भंडारण क्षेत्र	(i) लाइसेंस शुल्क डॉक दरमान की धारा III (सी) II के प्रावधानों के अनुसार (ii) 30 दिन के विलम्ब शुल्क के बिना, मोटर गाड़ियों के भंडारण के लिए उपयुक्त डॉकों के भीतर पोत-लदान पूर्व भंडारण सुविधा	(i) पट्टा दर / किराया, पीडीआई समेत पूरे क्षेत्र के लिए पत्तन प्रशुल्क अनुसूची VIII के अनुसार (ii) पट्टे पर दिए गए क्षेत्र में या पत्तन के भीतर किसी अन्य क्षेत्र में 15 दिन की निःशुल्क ज्वधि के बाद भंडारण प्रभार लगाए जाते हैं।															
स्टीवेडरिंग	आरओ-आरओ प्रचालन के लिए रु. 35/- प्रति वाहन	आरओ-आरओ प्रचालन के लिए रु. 35/- प्रति वाहन															
बंदरभाड़ा (प्रस्तावित)	आयात के लिए सीआईएफ मूल्य का 0.4% निर्यात के लिए एफ ओ बी मूल्य का 0.4%	आयात के लिए सी आई एफ मूल्य का 0.50% निर्यात के लिए एफओबी मूल्य का 0.50%															
रेल मार्ग से उतारना	डॉक में रेल-मार्ग से कारों को उतारने के लिए निःशुल्क मंच (रेम्प) प्रदान करना।	16.5 हॉ.पा. तक के वाहन के लिए रु. 195/- प्रति वाहन 16.5 हॉ.पा. से अधिक के वाहन के लिए रु. 290 प्रति वाहन															

6. इस प्रकरण में इस प्राधिकरण के कार्यालय में 19 जुलाई 2004 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के आधार पर एमयूएल और टीएमएल ने, जेएनपीटी और एमबीपीटी में वाहन प्रहस्तन की इकाई लागत का निम्नलिखित तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया:-

एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित बंदरभाड़ा दरों पर जेएनपीटी और एमबीपीटी में वाहन प्रहस्तन की इकाई लागत का तुलनात्मक विवरण
मार्फत उद्योग लिमिटेड

(रुपयों में)

क्रम सं.	लागत-मद	जेएनपीटी	एमबीपीटी
1.	बंदरभाड़ा	1089	871
2.	चुंगी	-	250
3.	ईंधन की लागत, स्टीवेडरिंग, सीएचए टोल प्रभार इत्यादि अन्य व्यय	65	65
4.	10% की दर से ब्याज लागत	114	257
	कुल	1268	1443

70 21.

नोट : जेएनपीटी और एमबीपीटी में 25000 वर्गमीटर भूमि पर बुनियादी संरचना के निर्माण में एमयूएल को आरम्भ में क्रमशः रु. 40,00,000/- और रु. 90,00,000/- का निवेश करना पड़ा था ।

टाटा मोटर्स लिमिटेड

(रुपयों में)

पत्तन	वाहन की श्रेणी	बंदरभाड़ा	चुगी	ईंधन की लागत स्टीवेडरिंग, सीएचए, टोल प्रभार आदि अन्य व्यय	कुल
जेएनपीटी	इंडिका	1125	--	1308	2433
	सफारी	2363	--	2761	5124
	पिक-अप वन-टन	1575	--	1635	3210
	एलसीवी ट्रक	2025	--	764	2789
	एलसीवी बस	4050	--	779	4829
	एमसीवी ट्रक	4050	--	794	4844
	एमसीवी बस	4500	--	794	5294
एमबीपीटी (@ 12% की दर से बंदरभाड़ा)	इंडिका	270	100	1466	1836
	सफारी	567	100	3113	3780
	पिक-अप वन-टन	378	100	2385	2863
	एलसीवी ट्रक	486	100	978	1564
	एलसीवी बस	972	100	1013	2085
	एमसीवी ट्रक	972	100	1112	2184
	एमसीवी बस	1080	100	1112	2292
एमबीपीटी (@ 0.40% की दर से बंदरभाड़ा)	इंडिका	900	100	1466	2466
	सफारी	1890	100	3113	5103
	पिक-अप वन-टन	1260	100	2385	3745
	एलसीवी ट्रक	1620	100	978	2698
	एलसीवी बस	3240	100	1013	4353
	एमसीवी ट्रक	3240	100	1112	4452
	एमसीवी बस	3600	100	1112	4812

7. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के आधार पर एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरों पर उपयोगकर्ताओं के साथ एक (29 जुलाई 2004 को) बैठक बुलाई और उसकी रिपोर्ट प्रस्तुत की । एमबीपीटी की 12 अगस्त 2004 की रिपोर्ट के कथ्य संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:-

- (i) मेसर्स मारुति उद्योग लिमिटेड ने न तो बैठक में भाग लिया और न ही लागत ब्यौरे प्रस्तुत किए । मेसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड और मेसर्स अशोक लीलैंड लिमिटेड ने बैठक में तो भाग लिया किन्तु उन्होंने लागत ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए ।
- (ii) टीएमएल ने बैठक में निम्नलिखित विचार प्रस्तुत किए:-
 - (क) विशेष कार पार्क और पीसीसी के लिए बीपीएक्स में स्थान के अलावा कोई भी अन्य कार्य की स्थिति बदली नहीं गई है ।
 - (ख) एमबीपीटी और जेएनपीटी की दरों में तुलना विचारणीय बिन्दु नहीं होना चाहिए क्योंकि कार निर्यातकों को एमबीपीटी तक पहुँचने के लिए अतिरिक्त व्यय करना पड़ेगा ।
 - (ग) बंदरभाड़ा में प्रस्तावित वृद्धि न्यायसंगत नहीं है ।
- (iii) एएलएल ने बैठक में निम्नलिखित विचार व्यक्त किए:-
 - (क) एएलएल, टीएमएल के तर्कों का समर्थन करता है ।
 - (ख) एएलएल, एमबीपीटी में उपलब्ध सुविधाओं और दरों से प्रसन्न है - इसने एमबीपीटी के माध्यम से और अधिक निर्यात करने का आश्वासन दिया है और चूंकि असंशोधित दरें स्पर्धात्मक हैं ।
 - (ग) यदि दरें बढ़ाई जाती हैं और वह भी इतने अधिक अंतर से तब कड़ी स्पर्धा के कारण उनके निर्यात पर बहुत अधिक, नुकसान उठाना पड़ेगा ।
 - (घ) प्रस्तावित वृद्धि को रोक लिया जाए और बाद में धीरे-धीरे वृद्धि करने के बारे में विचार किया जा सकता है ।

- (iv) एएलएल के प्रहस्तन एजेंट शार्प लॉजिस्टिक्स ने भी प्रस्ताव को आस्थगित करने का और प्रभारों को धीरे-धीरे बढ़ाने का अनुरोध किया है।
- (v) उपयोगकर्ता एमबीपीटी को केवल वाहन भंडारण और बर्थ के लिए उपयोग करते हैं। लदान प्रचालकों के लिए एमबीपीटी कर्मचारियों का उपयोग नहीं किया जाता है। इस प्रकार, रोरो / आरओआरओ प्रचालन के लिए कार निर्यातकों / पोत स्वामियों द्वारा ड्राइवर तैनात किए जाएंगे। चूंकि चौकियों पर विलम्ब की और नगर की सड़कों पर जोखिम है। निर्यातक एमबीपीटी में जेएनपीटी की तुलना में, 25% अधिक प्रहस्तन लागत खर्च करते हैं।
- (vi) एमबीपीटी कार निर्यातकों के लिए चूंकि औपचारिकताएँ सुरेख बनाएगा और उनके वाहनों की आवाजाही के लिए बिना किसी अतिरिक्त लागत के जोड़ मार्ग के उपयोग की अनुमति देगा।

8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित अपनाई गई प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पक्षों द्वारा संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होंगे।

9. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान संकलित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती दिखती है:-

- (i) एमबीपीटी का वर्तमान दरमान मोटर गाड़ियों के प्रहस्तन के लिए एक अलग बंदरगाड़ा दर का निर्धारण नहीं करता। एमबीपीटी में मोटर गाड़ियों की संख्या क्षीण होने के कारण बंदरगाड़ा अनुसूची में मोटर गाड़ियों के लिए अब तक, कोई अलग प्रविष्टि रखने की आवश्यकता महसूस नहीं की गई थी और यातायात की इस श्रेणी को नानाविध अवशिष्ट श्रेणी के लिए निर्धारित बंदरगाड़ा दर के अधीन रखा गया है। एमबीपीटी को मोटर गाड़ियों के यातायात में उछाल की आशा है और इसलिए उसने एक अलग बंदरगाड़ा दर के लिए प्रस्ताव किया है। जब किसी जिनस की उल्लेखनीय मात्रा नियमित आधार पर प्रहस्त किए जाने की उम्मीद है तो पत्तन द्वारा उस जिनस या वस्तु के प्रहस्तन के लिए एक अलग बंदरगाड़ा दर प्रस्तावित करना अयुक्ति संगत नहीं है। ऐसी स्थिति में निर्धारित की जाने वाली बंदरगाड़ा दरों की तुलना कहीं और विविध श्रेणी के लिए लागू किए जाने वाली दरों से करना पूरी तरह से प्रासंगिक नहीं होगा। इसको स्वीकार किया जाना चाहिए कि बंदरगाड़ा अनुसूची में विविध प्रविष्टि विशिष्ट रूप से निर्धारित न की गई जिनसों पर और जब इस प्रकार की जिनस उल्लेखनीय मात्रा में न हो बंदरगाड़ा लगा सकने हेतु केवल एक आकस्मिक व्यवस्था है। यह व्यवस्था, नियमित आधार पर प्रहस्तित की जाने वाली जिनस के लिए एक अलग बंदरगाड़ा दर निर्धारित करने का आधार नहीं हो सकती।
- (ii) प्रस्तावित दर के प्रति उपयोगकर्ताओं की आपत्ति या विरोध मुख्यतः उनके द्वारा किए गए दो तुलनात्मक विश्लेषणों पर आधारित हैं। जैसाकि उल्लेख किया जा चुका है, प्रस्तावित दर का विश्लेषण बंदरगाड़ा अनुसूची में अवशिष्ट श्रेणी के लिए वर्तमान दर से करना बहुत प्रासंगिक नहीं है। कुछ उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत एमबीपीटी में प्रहस्तन लागत और जेएनपीटी में प्रहस्तन लागत के एक और तुलनात्मक विश्लेषण की सूक्ष्म परीक्षा यह दिखाती है कि विश्लेषण में विभक्त लागत अवयवों में से अनेक एमबीपीटी से सीधे जुड़े हुए नहीं हैं या पत्तन के नियंत्रण से बाहर नहीं हैं। यदि बंदरगाड़ा दर की स्टीवेजिंग दर के साथ तुलना की जाए तो एमबीपीटी में प्रस्तावित दर पर देय प्रभार जेएनपीटी में देय ऐसे ही प्रभारों के साथ अधिक अनुकूलता से समतुल्य हो सकेंगे, यह सत्य है कि जेएनपीटी से एमबीपीटी में सुविधाओं को स्थानान्तरित करने की लागत उपयोगकर्ताओं की दृष्टि से उल्लेखनीय होगी। किन्तु इस लागत के व्यापारिक प्रचालन कार्य के दौरान एक समयावधि में वापिस वसूल हो जाने की उम्मीद रहती है और इसे एमबीपीटी की लागत के रूप में नहीं जोड़ा जा सकता। एसआईएएम ने प्रस्तावित दर की 40 फीट कन्टेनर द्वारा प्रयोग किए जाने वाले स्थान से तुलना कर एक दिलचस्प प्रेक्षण (आब्जरवेशन) किया है। मोटर गाड़ियों को कन्टेनरों में लाने-ले जाने की लागत पत्तन क्षेत्र में ऐसे कन्टेनरों की भंडारण लागत तक सीमित नहीं है। निर्यातकों द्वारा कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार, टीएचसी, कन्टेनरों के लिए भाड़ा-प्रभार इत्यादि भी वहन किए जाने हैं। इस स्थिति को नज़र में रखते हुए एसआईएएम का तर्क गलत उद्धृत किया लगता है।
- (iii) पत्तन ने इस प्रक्रिया में बार-बार उल्लेख किया है कि वह मोटर गाड़ियों के यातायात (मात्रा) को साझा उपयोगकर्ता आधार पर विभिन्न सुविधाएँ प्रदान करेगा जिनमें डॉकों के भीतर 30 दिन तक, विलम्ब शुल्क दिए बिना भंडारण, किसी अतिरिक्त भुगतान के बिना एमबीपीटी के निजी रास्तों का उपयोग, निर्यात के लिए रेल से प्राप्त होने वाली मोटर गाड़ियों को उतारने के लिए "अनलोडिंग रैम्प" प्रदान करना रि-साइक्लिंग प्लांट के लिए अनुमति और साफ-सफाई के प्रयोजन से पानी की आपूर्ति भी सम्मिलित हैं। इसने चूंकि संबंधी औपचारिकताओं को सरल बनाने, बीपीएक्स बर्थ्स पर वरीय-बर्थिंग सुविधाओं का प्रावधान और पूरे प्रचालन क्षेत्र को भीड़भाड़ मुक्त रखने का भी आश्वासन दिया है। इसलिए प्रस्तावित बंदरगाड़ा दर को, मोटर गाड़ियों के निर्यात को एमबीपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं समेत एक पैकेज के रूप में देखना होगा। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि अवशिष्ट श्रेणी के अन्तर्गत प्रभार बंदरगाड़ा प्रभार में स्पष्ट रूप से इस प्रकार की सुविधाओं का प्रावधान नहीं है। यदि इस प्रकार से देखा जाए तो मोटर गाड़ियों के लिए एक अलग बंदरगाड़ा दर अवशिष्ट श्रेणी के लिए निर्धारित स्तर से उच्च स्तर पर निर्धारित करने का निश्चित रूप से औचित्य है, हालांकि ऐसी तुलना युक्तिसंगत नहीं है।

- (iv) इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्णित किए जाने वाले मुद्दे बंदरभाड़ा प्रभार की मात्रा और इस तरह का प्रभार लगाने की इकाई हैं।
- (v) प्रस्ताव मोटर गाड़ियों पर मूल्याधारित बंदरभाड़ा दर निर्धारित करने के लिए है। इस प्राधिकरण ने इससे पहले अनेक मामलों में यह तय किया था कि "मूल्याधार" कर लगाने के लिए संगत हो सकता है और पत्तन प्रदत्त सेवाओं के लिए "शुल्क" वसूल रहे हैं। वैसा होते हुए, बंदरभाड़ा दर वजन / आयतन की इकाई के संदर्भ से निर्धारित करना उचित होगा बजाए मूल्य आधार के। एमबीपीटी का यह तर्क कि बंदरभाड़ा का प्रति टन या आयतन के आधार पर निर्धारण मानकीकृत करना, इसके द्वारा अपनाई गई उस नीति के कारण संभव न हो पाया जिसके अन्तर्गत प्रभार उपयोगकर्ता की क्षमता के आधार पर तय किए जाते हैं, स्वीकार नहीं किया जा सकता। पत्तन को यह विश्वास या धारणा कि अधिक मूल्य वाले कारगो को तुलनात्मक रूप से प्रभारों की अधिक लागत समाहित करनी चाहिए, इस प्राधिकरण द्वारा जोर दिए गए वैकल्पिक सिद्धांत के उलट है।

जो भी हो, अधिकतर महापत्तनों में मोटर गाड़ियों पर बंदरभाड़ा प्रभार मूल्य के आधार पर निर्धारित किया जाता है। यह संभवतः इस तथ्य के कारण है कि अधिकतर महापत्तनों में बंदरभाड़ा अनुसूची में केवल मोटर गाड़ियों के लिए ही कोई दर नहीं है और वे बंदरभाड़ा की गणना के लिए अवशिष्ट श्रेणी के अन्तर्गत वर्गीकृत हैं, जैसाकि वर्तमान में एमबीपीटी में इस प्रकरण में हो रहा है। यह ध्यान देने योग्य है कि मूल्य के आधार पर बंदरभाड़ा निर्धारित करने का मुद्दा इस प्राधिकरण का ध्यान खींचे हुए है। इस मुद्दे पर, सरकार के अनुमोदन से शीघ्र ही अधिसूचित की जाने वाली संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों पर विचार-विमर्श किया जाएगा।

यह भी स्वीकार किया जाना है कि एमबीपीटी के द्वारा मोटर गाड़ियों के लिए निर्धारित बंदरभाड़ा दर एक एकल दर है हालांकि "मोटर गाड़ियाँ" शब्द में छोटी यात्री कारों से लेकर हैवी ड्यूटी ट्रक समाहित हो सकते हैं। चूंकि प्रहस्तन की लागत मोटर गाड़ियों की विभिन्न श्रेणियों के लिए भिन्न-भिन्न हो सकती है, इस समूह के अधीन आने वाले वाहनों की अलग-अलग श्रेणियों के लिए अलग-अलग दर निर्धारित करना आवश्यक है। इसके लिए प्रहस्तन लागत के ब्यौरे और अधिक महत्वपूर्ण रूप से, प्रशुल्क मिक्स की आवश्यकता है। एमबीपीटी के माध्यम से बड़े पैमाने पर मोटर गाड़ियों का निर्यात हाल ही का घटनाक्रम है और यातायात मिक्स का पूर्वानुमान युक्तिसंगत ढंग से करना कठिन हो सकता है। ऐसा होते हुए, यह प्राधिकरण, जब तक कि एमबीपीटी मोटर गाड़ियों के प्रहस्तन में अनुभव प्राप्त करता है, जिसकी सहायता से बेहतर विश्वसनीयता के साथ वह यातायात (मात्रा) का पूर्वानुमान व्यक्त कर सके, एक अन्तरिम व्यवस्था के रूप में, एमबीपीटी को मोटर गाड़ियों के लिए एक एकल बंदरभाड़ा दर की अनुमति देना चाहता है। उस समय तक एमबीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार बंदरभाड़ा प्रभार लगाने-वसूलने का मूल्य-आधारित विधि को अनुमति प्रदान की जाती है। प्राप्त किए गए अनुभव के आधार पर, दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के समय मोटर गाड़ियों की विभिन्न श्रेणियों के लिए एमबीपीटी को इकाई आधारित बंदरभाड़ा दर निर्धारित करनी चाहिए।

- (vi) प्रस्तावित दरों के समर्थन में, एमबीपीटी द्वारा कोई लागत औचित्य नहीं दिया गया है। जैसाकि पहले ही चर्चा की जा चुकी है, अवशिष्ट श्रेणी के लिए वर्तमान दर से ऊंची दर को, एमबीपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के पैकेज की दृष्टि से उचित ठहराया जा सकता है। चूंकि एमबीपीटी में यह नया यातायात है, इसे (नई दर को) अपेक्षाकृत अधिक मात्रा आकर्षित करने के साथ-साथ, इस पत्तन के माध्यम से अपने-प्रचालन को जारी रखने हेतु उपयोगकर्ताओं के लिए प्रोत्साहन का काम करना चाहिए। मौजूदा प्रकरण में उपयोगकर्ताओं ने एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर के प्रति सख्त विरोध जताया है। साथ ही, यथास्थिति बनाए रखने हेतु उनके तर्कों को इस विश्लेषण में अन्यत्र दिए गए कारणों से, सम्पूर्णता से स्वीकार नहीं किया जा सकता। ध्यान देने योग्य है कि जेएनपीटी के अलावा केवल सीएचपीटी ही दूसरा महापत्तन है निर्यात हेतु बड़ी भारी संख्या में मोटर गाड़ियों का प्रहस्तन करता है। जेएनपीटी में मोटर गाड़ियों के लिए बंदरभाड़ा दर उस दर से अधिक है जो एमबीपीटी के लिए प्रस्तावित है। सीएचपीटी के मामले में, हाल ही के पिछले दिनों में, मोटर गाड़ियों के निर्यात के लिए एफओबी मूल्य के 0.3% की दर से अलग बंदरभाड़ा दर निर्धारित की है। एमबीपीटी में प्रचालनों की आरम्भिक अवधि में, जब मूल्य आधारित दरों का अनुपालन करना है, मोटर गाड़ियों के लिए वैसी ही दर, एफओबी मूल्य का 0.3% स्वीकृत करना युक्तिसंगत रहेगा।

यह दर मुख्य रूप से मोटर गाड़ियों के निर्यात के लिए है। तथापि यही बंदरभाड़ा दर आयात के लिए भी लागू की जा सकती है। इस प्रकार के आयात अब संख्या में ज्यादा नहीं हैं और वे सीआईएफ मूल्य के 0.22% की दर आज भी बंदरभाड़ा भुगतान कर रहे हैं।

- (vii) जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है, एमबीपीटी द्वारा लगाए जाने वाले बंदरभाड़ा प्रभार को एक पैकेज के रूप में देखा जाना है जिसमें, पत्तन द्वारा सूची बद्ध की गई विभिन्न सुविधाएँ सम्मिलित हैं। इन सुविधाओं को, दरमान में मोटर गाड़ियों के बंदरभाड़ा के प्रभारण को शासित करे वाली सूची बद्ध शर्तों के रूप में देखा जाना है ताकि ये सभी उपयोगकर्ताओं को किसी भदमाव के बिना उपलब्ध रहेंगी।

- (viii) इस प्राधिकरण द्वारा एमबीपीटी से संबंधित पिछले अनेक आदेशों में, एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त सभी सेवाओं की व्यापक सामान्य समीक्षा की आवश्यकता पर बार-बार जोर दिया गया है। किन्तु ऐसा कोई प्रस्ताव आगे नहीं आ रहा है। ऐसा लगता है कि पत्तन ऐसी सामान्य समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करने के लिए प्रयास भी नहीं करता है। यह पत्तन के इस बयान से स्पष्ट है कि जब कभी उसका वर्ष 2003-2004 का वार्षिक लेखा अन्तिम रूप से तैयार हो जाएगा केवल तब ही वह डॉक्स में प्रहस्तित सामान्य कारगो के बंदरभाड़ा में संशोधन का प्रस्ताव अग्रेषित करेगा। एमबीपीटी को, टुकड़ों-टुकड़ों में समीक्षा का रास्ता अपनाने की बजाए उसके द्वारा प्रभारित सभी प्रभारों की सामान्य समीक्षा हेतु एक व्यापक प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी जाती है।

10.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एमबीपीटी के बंदरभाड़ा प्रभार अनुसूची में निम्नलिखित प्रविष्टि को दर सं. 14 के रूप में प्रविष्टि करने और वर्तमान दर सं. 14 को दर सं. 15 के रूप में पुनः अंकित करने की स्वीकृति प्रदान करता है:

खंड -I

डॉक्स बंदरभाड़ा प्रभारों की अनुसूची

दर सं.	सामान का विवरण	प्रभार का आधार	उच्चतम दरें (रुपयों में)	
			आयात	निर्यात
14	मोटर गाड़ियाँ और कारें	मूल्य आधार	सीआईएफ का 0.3%	एफओबी का 0.3%

10.2. यह प्राधिकरण एमबीपीटी के डॉक दरमान के खंड 1 में बंदरभाड़ा अनुसूची के अधीन निम्नलिखित टिप्पणी (नोट) को अनुकूलता से प्रविष्टि करने की भी अनुमति प्रदान करता है:-

"नोट: पत्तन मोटर गाड़ियों के निर्यात को साझा उपयोगकर्ता आधार पर निम्नलिखित न्यूनतम अतिरिक्त सुविधाएँ प्रदान करेगा:-

- अनुमति प्रभार चुकाए बिना एमबीपीटी के निजी मार्गों का उपयोग ।
- निर्यात के लिए रेल मार्ग से प्राप्त मोटर गाड़ियों के लिए अनलोडिंग रैम्प निःशुल्क उपलब्ध करवाना ।
- डॉक्स के भीतर, विलम्ब शुल्क के बिना 30 दिन तक पोत-लदान पूर्व भंडारण सुविधाएँ उपलब्ध करवाना ।
- डॉक्स के भीतर रिसाइक्लिंग प्लांट्स के लिए अनुमति सहित गाड़ियों की साफ-सफाई के प्रयोजन से जल-आपूर्ति की व्यवस्था करना ।"

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असा०]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 1st October, 2004

No. TAMP/27/2004-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust for prescription of wharfage rates for motor vehicles leviable under Section I of the Dock Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/27/2004 - MBPT

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of September 2004)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for prescription of wharfage rates for motor vehicles.

2. The main points made by MBPT are as follows:

- (i). TAMP revised the Schedule of Wharfage rates with effect from 14 March 2003. The unit of rates prescribed are on per tonne / volume basis and the rate prescribed for unspecific items is on *ad valorem* basis. The cost of providing service at the docks had increased to 207% in the year 2002-03 from 62% in the year 1999-2000.
- (ii). Import / export of vehicles has been taking place through MBPT on conventional ships and the wharfage prescribed in the existing Scale of Rates in respect of unspecified items is 0.22% of CIF value in case of imports and 0.12% of FOB value in case of exports.
- (iii). In the absence of separate rate for motor vehicles, recovery of charges at the rates prescribed for unspecified items of motor vehicles would be very less and must cover the cost of additional facilities proposed to be provided for handling of motor vehicles.
- (iv). About 50,000 sq. mtrs. of area has been exclusively earmarked to facilitate import and export of vehicles apart from 3,500 sq. mts for pre-dispatch inspection facilities for vehicles.
- (v). The monthly rent for 50,000 sq. mts of open area as per the Stamp Duty Ready Reckoner 2004 at Rs. 130.46 per sq. mtr per month (exclusive of taxes and cess) will be Rs. 65,22,750/- and the monthly rent for the covered area of 3500 sq. mts at Rs.534.38 per sq. mtr per month (exclusive of taxes and cess) will be Rs.18,17,330 per month. Thus, the cost of providing separate facilities may be about Rs. 84 lakhs per month. It is, therefore, essential to fix a separate wharfage rate for import / export of the vehicles. MBPT has, therefore, intends to prescribe a separate rate of wharfage charge of 0.4% CIF/FOB value in the Scale of Rates. The wharfage rate proposed will be still at lower side as compared to the wharfage rate of 0.5% of CIF/FOB value levied at JNPT.
- (vi). Since the Board of Trustees for the period 2004-06 is yet to be constituted, the proposal could not be placed before the Board. In anticipation of Board's approval, it is proposed to prescribe separate wharfage rate for motor vehicles on ad-hoc basis.
- (vii). After the audit of the annual accounts for the year 2003-04, a proposal with cost details to revise the schedule of wharfage charges for the service general cargo handled at docks will be forwarded to TAMP.

3.1. The MBPT has proposed the following wharfage rates for Motors Vehicles and Cars:

Description of goods	Basis of charge	Rates (in Rs.)	
		Import	Export
Motor Vehicles and Cars	Ad valorem	0.4% CIF	0.4% of FOB

3.2. Amending its initial proposal for approval of the rates on ad hoc basis, the MBPT vide its letter dated 4 September 2004 has made a request to approve the rates on regular basis.

4.1 In accordance with the consultation procedure adopted, the proposal of the MBPT was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

4.2. The comments received from the concerned user organisations were forwarded to the MBPT as feed back information. In response, the MBPT vide its letter dated 16 July 2004 has furnished its comments on the submissions made by TML and SIAM.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested to furnish additional information / clarifications. The MBPT furnished the requisite additional information / clarification. Our queries and the MBPT response are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	MBPT response
(i).	The basis of charge for levying wharfage charges on vehicles proposed by the MBPT is "ad valorem". In many earlier cases, this Authority has held that ad valorem charges should be phased out. That being so, it may not be appropriate to prescribe the new wharfage rates for vehicles on ad valorem basis. The MBPT may review and propose wharfage rate per unit of motor cars.	<p>While fixing tariff the ability of the users to pay the port charges, types of cargo and its value have to be taken into account. The capacity of the cargo to bear the cost varies from cargo to cargo and it may not be feasible to standardize fixation of wharfage rates either on per tonne or volume basis. Since high value cargo could absorb comparatively high cost the charges need to be fixed at <i>ad valorem</i> basis.</p> <p>FOB value and weight of vehicles varies from vehicle to vehicle depending on types of vehicles such as cars, jeeps, buses, etc., and the additional special luxurious accessories provided therein. Prescribing wharfage rate on ad valorem basis will also avert the situation requiring frequent revisions to the schedule of wharfage charges and stability of wharfage rates can be maintained for certain period in future. This is in the interest of users and the port.</p>
(ii).	The proposed rate may be justified with reference to the cost of handling vehicles at the facilities of the MBPT.	<p>MBPT has decided to grant following additional facilities to the exporters of motor vehicles on common user basis:</p> <p>(a). Use of MBPT private roads without payment of permit charges.</p> <p>(b). Octroi procedures will be eased.</p> <p>(c). Motor Vehicles received for export by rail will be provided unloading ramp.</p> <p>(d). Motor vehicle carriers at BPX will be provided priority berthing facility.</p> <p>(e). Water for vehicles will be provided for cleaning purposes.</p> <p>(f). Entire area will be maintained with even and smooth surface and congestion free.</p> <p>(g). Permission for recycling plant to purify water inside docks will be given.</p> <p>(h). An amount of Rs. 3 Crores has been spent to develop an area of 30,000 sq. mtrs., in prime location in side the Indira Dock for storage of vehicles free of demurrage for 30 days. The earmarked area is likely to be increased to 50,000 sq. mtrs in near future.</p> <p>Instead of recovering charges separately for providing each of the above service, it has been decided to prescribe a marginally higher rate of wharfage. The rates proposed are comparatively reasonable and lesser than the rates prescribed at the neighbouring ports.</p>
(iii).	The MBPT has stated that it is creating storage area to facilitate handling of vehicles and furnished the financial implications of developing the storage area. As the MBPT may levy storage charges also separately on vehicles for use of its storage space, the linkage between the cost of providing storage facilities and the wharfage rate proposed may be explained.	<p>The earmarked area will be made available on common user basis where storage of vehicles free of demurrage will be allowed for 30 days.</p> <p>One of the users has requested for earmarking an area of 5000 sq. mtrs for his exclusive use for pre dispatch inspection facilities, construction of underground storage tank, recycling plant to purify water etc. MBPT intends to levy storage charges for this user as per the Scale of Rates.</p> <p>Recovery of storage charges for storage of motor vehicles at the area allotted on common user basis will not be feasible as the area utilized by the parties will change on daily basis.</p>

Sl. No.	Our queries	MBPT response		
(iv).	The anticipated traffic of different categories motor vehicles and the estimated revenue (wharfage, storage charges, etc.,) therefrom in the next two years (2004-05 and 2005-06) may be furnished	The estimated traffic of vehicles and estimated revenue on account of wharfage and storage charges on 5000 sq. mtrs area are as under:		
		Year	Traffic (Motor Vehicles)	Revenue (Rs. in lakhs)
		2004-05	25000	281.52
		2005-06	60000	650.80
(v).	A reference has been made about the prevailing wharfage rate at JNPT. A comparative position of the facilities provided at JNPT and MBPT may be furnished. Likewise, comparison of rates may also be made taking into account stevedoring charges.	JNPT has offered pre-dispatch inspection facility and parking area on lease. MBPT has proposed to allot parking area for 30 days free of demurrage on common user basis. MBPT also intends recovery of license fees for area provided to erect PDI setup for one of the users. The comparative position with regard to license fees, storage charges, stevedoring charges, wharfage charges and charges for unloading from rail are furnished below:-		
		Activity	MBPT	JNPT
		PDI and Storage area	i). License fees in terms of Section III(C) II of the DSRs. ii). Pre-shipment storage facility inside the docks proper for storage of motor vehicles free of demurrage of 30 days.	i). Lease rate for entire area including PDI as per Port Tariff Schedule VIII. ii). Storage charges are levied after 15 days free period even in the area leased or any other area inside the port.
		Stevedoring	Rs. 35/- per vehicle for RO-RO operations	Rs. 35 per vehicle for RO-RO operations.
		Wharfage (proposed)	0.4% of CIF value for imports 0.4% of FOB value for exports.	0.50% of CIF value for imports. 0.50% of FOB value for exports.
		Unloading from rail	Providing ramps for unloading of cars from rail at the Docks free of cost.	Rs.195 per vehicle upto 16.5 HP Rs.290 per vehicle above 16.5 HP

6. A joint hearing in this case was held on 19 July 2004 at the office of this Authority. As agreed at the joint hearing, the MUL and the TML have furnished the following comparative position of unit cost of handling vehicles at JNPT and MBPT:

Comparative position of unit cost of handling vehicles at JNPT and MBPT at MBPT proposed wharfage rates

Maruti Udyog Limited

(In Rs.)

Sl. No.	Cost Items	JNPT	MBPT
1.	Wharfage	1089	871
2.	Octroi	--	250
3.	Other expenses like cost of fuel, stevedoring, CHA, toll charges etc.	65	65
4.	Interest cost at 10%	114	257
	Total	1268	1443

Note: MUL's initial investments for creating infrastructure on 25000 sq. mtrs. land at JNPT and MBPT are Rs.40,00,000 and Rs.90,00,000 respectively.

Tata Motors Limited

(In Rs.)

Port	Vehicle category	Wharfage	Octroi	Other expenses like cost of fuel, stevedoring, CHA, toll charges etc.	Total
JNPT	Indica	1125	--	1308	2433
	Safari	2363	--	2761	5124
	Pick-up 1 ton	1575	--	1635	3210
	LCV Truck	2025	--	764	2789
	LCV Bus	4050	--	779	4829
	MCV Truck	4050	--	794	4844
	MCV Bus	4500	--	794	5294
MBPT (@ 0.12% wharfage)	Indica	270	100	1466	1836
	Safari	567	100	3113	3780
	Pick-up 1 ton	378	100	2385	2863
	LCV Truck	486	100	978	1564
	LCV Bus	972	100	1013	2085
	MCV Truck	972	100	1112	2184
	MCV Bus	1080	100	1112	2292
MBPT (@ 0.40% wharfage)	Indica	900	100	1466	2466
	Safari	1890	100	3113	5103
	Pick-up 1 ton	1260	100	2385	3745
	LCV Truck	1620	100	978	2698
	LCV Bus	3240	100	1013	4353
	MCV Truck	3240	100	1112	4452
	MCV Bus	3600	100	1112	4812

7. As agreed at the joint hearing, the MBPT convened a meeting with the users on 29 July 2004 on the proposed rate and furnished its report. The contents of the MBPT report dated 12 August 2004 are briefly summarised below:

- (i). M/s. Maruti Udyog Limited (MLL) did not attend the meeting nor did furnish the cost details. M/s. Tata Motors Limited (TML) and M/s. Ashok Leyland Limited (ALL) attended the meeting but did not furnish the cost details.
- (ii). TML expressed the following views in the meeting:
 - (a). Except an exclusive car park and berth at BPX for PCC, no other working conditions are changed.
 - (b). Comparison of rates of MBPT and JNPT should not be a point for consideration as car exporters will have to incur additional expenses to access MBPT.
 - (c). Proposed increase in wharfage is not justified.
- (iii). ALL expressed the following views in the meeting:
 - (a). ALL supports the arguments of TML.
 - (b). ALL is happy with the available facilities and rates at MBPT and it has assured more exports through MBPT as the unrevised rates are competitive.
 - (c). If the rates are increased and that too by such a huge margin, then their exports would suffer badly due to stiff competition.
 - (d). The proposed increase may be held back and gradual increase may be considered afterwards.

- (iv). Sharp Logistics, handling agent for ALL, also requested to defer the proposal and charges be increased gradually.
 - (v). Users use MBPT only for vehicle storage and berth. MBPT workers are not used for loading operations. Hence, drivers would be deployed by car exporters / vessel owners for RORO operation. There are delays at Octroi check posts and risk on city roads. Exporters incur 25% additional handling cost as compared to the costs at JNPT.
 - (vi). MBPT will streamline Octroi formalities for car exports and will allow Link Road for movement of their vehicles with no extra cost.
8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website www.tariffauthority.org.
9. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position is seen to emerge:

- (i). The existing Scale of Rates of MBPT does not prescribe a separate wharfage rate for handling of motor vehicles. The traffic of motor vehicles being sporadic at the MBPT, no need was felt so far to have a separate entry in the wharfage schedule for motor vehicles and this category of traffic is being subjected to wharfage rate prescribed for the omnibus residual category. The MBPT anticipates a surge in the motor vehicles traffic and, hence, proposed a separate wharfage rate therefor. It is not unreasonable for a Port to propose a separate wharfage rate when a particular commodity is expected to be handled in significant volumes on a regular basis. In such a situation, comparing the exclusive wharfage charge to be prescribed with the rates applicable for the erstwhile miscellaneous category will not be fully relevant. It has to be recognised that the miscellaneous entry in the wharfage schedule is only a contingent provision to enable levy of wharfage on commodities not specifically prescribed and when such commodities are not so significant in volume. This cannot form a basis for prescribing a separate wharfage rate for a commodity to be handled on a regular basis.
- (ii). Objections of the users to the proposed rate mainly revolve around the two comparative analyses made by them. As has been mentioned earlier, the analysis of the proposed rate with the existing rate for residual category in the wharfage schedule is not very relevant. A close examination of another comparative analysis of the cost of handling of MBPT and that at the JNPT furnished by some of the users shows that many cost elements factored in the analysis are not directly relevant to the MBPT or beyond the control of the Port. If the wharfage rate alongwith stevedoring charges are compared, the charges payable at MBPT at the proposed rate will compare more favorably with those payable at the JNPT. It is true that cost of relocating the facilities from JNPT to MBPT will be significant from the point of view of the users. But this cost is expected to be paid back over a period of time during the course of business operation and cannot be attributed as the cost of MBPT. The Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM) has made an interesting observation of comparing the proposed rate with the space utilised by a 40' container. The costs involved in moving motor vehicles in containers are not limited only to the storage cost of such containers in the port area. Container handling charges, THC, hire charges for containers, etc are also to be borne by the exporters. In view of this position, the argument of SIAM appears to be misplaced.
- (iii). The port has repeatedly pointed out in this proceeding that it will provide various facilities to the motor vehicle traffic on a common user basis which include 30 days of demurrage free storage inside the docks, use of MBPT private roads without any additional payment, provision of unloading ramp for motor vehicles received for export by rail, permission for recycling plant and supply of water for cleaning purposes. It has also made assurances to facilitate easing of octroi procedure, provision of priority berthing facilities on BPX berths and maintaining the entire operational area congestion free. The proposed wharfage rate is, therefore, to be

seen as a package including the facilities agreed to be provided by the MBPT for export of motor vehicles. It is noteworthy that the wharfage charges leviable under the residual category does not explicitly include provision of such facilities. Seen in this light, there is definitely a justification for prescribing a separate wharfage rate for motor vehicles at a level higher than the existing rates for residual category, even though such a comparison is not relevant.

- (iv). The issues, therefore, to be decided by this Authority are the quantum of wharfage charges for motor vehicles and the unit of levying such charges.
- (v). The proposal is for prescription of wharfage rates for motor vehicles on ad valorem. This Authority has held in many cases earlier that ad valorem may be relevant for collection of 'tax' and the ports are collecting 'fees' for services rendered. That being so, it is appropriate to have wharfage rates with reference to unit of weight/volume instead of value based pricing. The argument of MBPT that it could not be feasible to standardise fixation of wharfage on per tonne or volume basis in view of the policy adopted by it on fixing charges based on the ability of the user to pay cannot be accepted at all. The port's contention that high value cargo should absorb comparatively high cost of charges is contrary to the 'quid pro quo' principle emphasised by this Authority.

Be that as it may, wharfage on motor vehicles is prescribed on ad valorem in most of the major ports. This may possibly be due to the fact that in most of the major ports there is no exclusive rates in the wharfage schedule for motor vehicles and they are classified under residual category for calculation of wharfage, as is being the case at the MBPT presently. It is noteworthy that the issue of prescription of wharfage on ad valorem is engaging the attention of this Authority which will be addressed in the revised tariff guidelines to be notified soon with the approval of the Government.

It has to be recognized that the wharfage rate for motor vehicles prescribed by the MBPT is a single rate even though the term motor vehicles may embrace small passenger cars to heavy duty trucks. Since cost of handling may vary for different categories of motor vehicles, it is necessary to prescribe separate rates for individual categories of vehicle falling under this group. This requires details of cost of handling and, more importantly, the traffic mix. Export of motor vehicles on a large scale through MBPT is a recent phenomenon and it may be difficult to reasonably forecast the traffic mix. That being so, this Authority is inclined to allow a single wharfage rate for motor vehicles as an interim arrangement till the MBPT gains experience in handling motor vehicles which will enable them to forecast traffic with better reliability. In the meanwhile, ad valorem method of charging wharfage is allowed as proposed by the MBPT. Based on the experience gained, the MBPT should prescribe unit based wharfage rate for different categories of motor vehicles at the time of the next general review of its Scale of Rates.

- (vi). There is no cost justification given by the MBPT in support of the proposed rates. As discussed earlier, a rate higher than the existing rate for residual category may be justified in view of the package facilities to be provided by the MBPT. Since it is a new traffic to the MBPT, it should act as an incentive to the users to continue with their operations through the port besides attracting more volumes. In the instant case, the users have expressed strong reservations to the rate proposed by the MBPT. At the same time their argument of maintaining status quo cannot be fully accepted for reasons given elsewhere in this analysis. It is noteworthy that apart from JNPT, the CHPT is the only other major port which handles large volumes of motor vehicles export. The wharfage rate for motor vehicles at the JNPT is higher than the rate proposed by the MBPT. In the case of CHPT, this Authority had prescribed in the recent past a separate wharfage of export of motor vehicles at 0.3% of FOB value. In the initial period of operations at the MBPT when the ad valorem rates are to be followed, it may be reasonable to approve a similar rate of 0.3% ad valorem for motor vehicles.

The rate is mainly for export of motor vehicles. Nevertheless, the same wharfage rate can be applied in case of imports also. Such imports are not large in number and they pay wharfage of 0.22% of CIF value even now.

- (vii). As mentioned earlier, the wharfage charges levied by the MBPT is to be seen as package which includes various facilities listed out by the port. These facilities are to be listed as the conditionalities governing levy of wharfage of motor cars in the Scale of Rates so that they will be available to all the users on non-discriminatory basis.
- (viii). The need for a comprehensive general review of all the services provided by MBPT has been stressed repeatedly by this Authority in many of its earlier orders relating to MBPT. No such proposal is forthcoming. It appears that the port does not even contemplate to formulate its proposal for such a general review as is evident from its statement that it would forward a proposal only for revision of wharfage of general cargo handled at docks as and when its Annual accounts 2003-2004 are finalised. The MBPT is once again advised to formulate a comprehensive proposal for general review of all charges levied by it instead of resorting to piecemeal reviews.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following entry as Rate No.14 in the schedule of wharfage charges of MBPT and re-number the existing Rate No.14 as the Rate No.15:

Section -1
Schedule of Docks Wharfage Charges

Rate No.	Description of goods	Basis of charge	Ceiling Rates (in Rs.)	
			Import	Export
14	Motor vehicles and cars	Ad valorem	0.3% of CIF	0.3% of FOB

12.2. This Authority also approves insertion of the following note suitably under the wharfage schedule in Section 1 of the Dock Scale of Rates of the MBPT:

“Note: The port shall provide the following minimum additional facilities to the export of motor vehicles on common user basis:

- (i). Use of MBPT private road without payment of permit charges.
- (ii). Unloading ramp for motor vehicles received by rail for export free of cost.
- (iii). Pre shipment storage facilities inside the docks free of demurrage for 30 days.
- (iv). Arrangement for supply of water for vehicles for cleaning purposes including permission for recycling plants inside docks.”

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]